

INCONGRUÊNCIAS ENTRE MORADIA E MOBILIDADE

Conjuntos de habitação popular e o sistema BRT em CURITIBA

Profª Drª Cristina de Araújo Lima, Universidade Federal do Paraná, cristinadearaujolina@gmail.com

Profª Drª Madianita Nunes da Silva, Universidade Federal do Paraná, madianita@gmail.com

Ana Gabriela Texeira, Universidade Federal do Paraná, anagabrielatexeira@gmail.com

RESUMO

O artigo analisa a desconexão entre localização de moradia popular e acessibilidade aos sistemas de mobilidade, focalizando o sistema BRT de transporte coletivo de Curitiba, para compreender as desigualdades socioespaciais. Questionam-se as condições de acesso ao sistema de transporte para os usuários que residem nos conjuntos habitacionais populares produzidos pela Companhia de Habitação Popular de Curitiba – COHAB CT. Os procedimentos metodológicos incluem revisão do marco teórico; definição de categorias de análise e recorte empírico; fase exploratória em campo e análises qualitativo-quantitativas dos resultados com uso de programas de desenho computadorizado, geoprocessamento e planilhas quantitativas, segundo método hipotético-dedutivo. Analisou-se características socioespaciais da distribuição dos conjuntos habitacionais entre 1965 e 2015 e a disponibilidade de infraestrutura relativa à mobilidade e condições sociais. As conclusões explicitam um quadro de exclusão relativa ao sistema de transporte, evidenciada pela distância às centralidades dos terminais, e por um conjunto de precariedades do espaço físico e socioambiental.

Palavras-chave: desigualdade socioespacial urbana; habitação popular; sistema de transporte coletivo.

ABSTRACT

The article focuses on disconnected conditions between popular housing location and accessibility to mobility systems, focusing on the BRT system of mass transit in Curitiba, in order to understand social and spatial inequalities. Accessibility to the transportation system is questioned for those living in housing complexes produced by the Popular Housing Company of Curitiba - COHAB CT. The methodological procedures include revision of the theoretical framework; definition of categories of analysis and empirical clipping; exploratory field work and qualitative-quantitative analysis about the results of computerized drawing programs using, geoprocessing and quantitative worksheets, according to the hypothetical-deductive method. It has been analyzed socio-spatial characteristics of the distribution of COHAB CT settlements between 1965 and 2015 and the availability of infrastructure related to mobility and social conditions. The conclusions point to an exclusion situation regarding the transportation system, showed by the distance to terminals centrality, and by a set of physical and socio-environmental precariousness of space.

Keywords: urban socio-spatial inequality; popular housing; public transportation system.

1 INTRODUÇÃO

Deve haver uma congruência fundamental entre o local de moradia, as condições de mobilidade, infraestrutura e o acesso aos direitos da pessoa humana. A configuração espacial urbana se constitui em elemento que, se não é estritamente condicionador para a sociedade, incontestavelmente a influencia. O lugar de moradia, o espaço de trabalho, os espaços públicos são produzidos pelas relações humanas decorrentes da estrutura social, política, econômica e cultural sobre o suporte natural. Essa produção social implica em relações humanas que tanto podem ser inclusivas quanto segregadoras, ao consolidar enclaves de grupos sociais específicos. No Brasil desde a década de 1980 cresceu a participação das questões sociais nas análises urbanas mas o tema da mobilidade passou a ser mais frequente no início do século XXI. Assim o pressuposto que norteia este texto é a de que as políticas públicas devem promover as adequadas condições para que os habitantes usufruam e tenham acesso à cidade, sua infraestrutura, equipamentos e serviços. Adota-se o entendimento de que os usuários cativos do sistema de transporte são a população de menor renda, como os moradores que vivem nos empreendimentos produzidos em Curitiba pela Companhia de Habitação Popular (COHAB – CT).

Dessa problematização se define a pergunta de pesquisa: como se apresentam os locais de moradia da população usuária cativa do sistema de transporte coletivo em relação ao transporte e infraestrutura correlata? É adotado o recorte territorial do Município de Curitiba quanto à localização dos conjuntos habitacionais implantados pela Companhia de Habitação Popular de Curitiba (COHAB-CT). O período temporal de análise é de 1965 a 2015, com o objetivo de compreender como acontece a congruência das funções básicas de morar e circular no espaço urbano curitibano, onde o sistema de transporte coletivo se realiza por ônibus, o conhecido Sistema BRT (Bus Rapid Transit).

2 MORADIA E MOBILIDADE: CONGRUÊNCIA FUNDAMENTAL PARA O DIREITO À CIDADE

Os princípios do Direito à Cidade fundamentam as ações da população na reivindicação de melhores condições urbanas, apesar das forças neoliberais que transformam a cidade de acordo com seus interesses, como descreve Harvey (2012). Este mesmo autor incita a procura por maior coerência frente aos fatos. Harvey cita que “Já há, claro, muitos grandes movimentos sociais voltados para a questão urbana – desde a Índia e o Brasil, à China, Espanha, Argentina e Estados Unidos. Em 2001, o Estatuto da Cidade¹ foi inserido na legislação brasileira, após pressão dos movimentos sociais, para reorganizar o direito coletivo à cidade” (Harvey, 2012:87). Moradia digna e garantia de acesso ao transporte e demais serviços urbanos, com qualidade, de modo universal e participação democrática na definição, implementação e controle do processo de planejamento urbano, são condições para o acesso universal ao direito à cidade, que de acordo com o Estatuto da Cidade deveria nortear a execução da política urbana no Brasil (Brasil, 2001).

A necessidade de congruência entre moradia e transporte é ainda reforçada pelos tratados internacionais de que o Brasil é signatário, que, dentre outros aspectos, definem as condições da moradia adequada: segurança jurídica da posse; custo acessível que não impeça seus ocupantes de acessar a outros direitos; condições de habitabilidade; respeito à identidade cultural; acessibilidade para satisfazer as necessidades de grupos desfavorecidos e marginalizados, disponibilidade de infraestrutura e serviços urbanos; e localização próxima a oportunidades de trabalho e equipamentos. (Brasil, 2013). A moradia digna não se limita, portanto, às características da unidade habitacional em si e depende de parâmetros ligados à inserção urbana da habitação, vinculados a sua localização na aglomeração urbana e à disponibilidade de infraestrutura e serviços, como os meios de deslocamento da população. Nesse foco, o conceito de mobilidade representa uma condição que vai além da funcionalidade como infraestrutura e serviço, para significar a possibilidade de acesso ao direito à cidade, e a oportunidades de desenvolvimento individual ou coletivo mais abrangente. Essa abordagem ganha corpo na virada para o século XXI no Brasil.

Em 2004, O Ministério das Cidades propõe legislação para o tema, na qual a mobilidade é conceituada como as diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às necessidades de deslocamento, considerando as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Assim, a mobilidade abrange um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito (Ministério das Cidades, 2004). A importância da mobilidade, e em especial, do transporte coletivo no cotidiano da urbanização brasileira, se mostrou pela força das manifestações populares de Junho de 2013 em todo o país, contra a elevação da tarifa de ônibus, questionando as políticas municipais e regionais. Esses movimentos expuseram a crise de (i)mobilidade, que afeta as grandes metrópoles e inúmeras cidades

¹ Lei Federal n.º 12.257/2001.

brasileiras (Fix, Ribeiro, Prado, 2015). Embora a congruência entre moradia e mobilidade esteja garantida na legislação e nos pactos internacionais vigentes no país e condicione o acesso ao direito à cidade, historicamente ela tem sido pouco observada na execução da política urbana brasileira, sendo exemplarmente caracterizada pela política habitacional praticada e as decisões de implantação e gestão da infraestrutura de transporte, conforme se aprofunda nos tópicos subsequentes a partir do caso de Curitiba. Pelo contrário, o que se observa no Brasil quando se analisam as condições de carência habitacional é a existência de uma dívida social, reconhecida pela Política Nacional de Habitação (Brasil, 2004), que foi sendo acumulada ao longo do processo de urbanização, não está restrita ao acesso a uma unidade habitacional, e está principalmente vinculada à dificuldade de acesso à cidade urbanizada. Esta dívida social, marcada por profundas assimetrias na possibilidade de acesso à moradia digna pelas diferentes classes sociais, está relacionada ao modelo de desenvolvimento do país e foi historicamente aprofundada pelo planejamento urbano praticado (Arantes; Maricato; Vainer, 2000; Villaça, 2004).

Ao estudar o padrão de urbanização brasileiro que se intensifica a partir da industrialização, Kowarick (2000: 22) cunha o termo “espoliação urbana” para expressar a somatória de extorsões a que ficaram sujeitos os trabalhadores urbanos no Brasil, e que se realizam pela falta ou precariedade de serviços de consumo coletivo e a dificuldade de acessar à terra e à moradia, elementos necessários para sua reprodução, configurando uma situação que, conforme afirma o autor, aprofunda ainda mais a “dilapidação decorrente da exploração do trabalho ou, o que é pior, a falta desta”. A materialização espacial do processo descrito somada à baixa regulação por parte do Estado da atividade imobiliária, produziu cidades marcadas pela segregação residencial das diferentes classes sociais, nas quais o acesso às condições de moradia digna ficou restrito às que podiam pagar o alto preço para viver na cidade urbanizada, as de maior renda, sujeitando à população de menor renda a uma realidade marcada pela precariedade, a informalidade, a insegurança, a sujeição aos maiores riscos, às piores condições de mobilidade, dentre outras restrições cotidianas. Esta cidade dividida tem a desigualdade socioespacial como marca. De acordo com Arretche (2015) a dimensão espacial da desigualdade permite compreendê-la a partir de um viés mais amplo, não restrito à renda, que incorpora os bens e serviços de consumo coletivo, cujo acesso é mediado pelas políticas públicas. A autora destaca ainda, que a noção de redução das desigualdades está associada ao conceito de cidadania:

[...] concebida como o direito dos cidadãos a um mínimo de bem-estar econômico e segurança, que lhes permitisse viver como seres civilizados conforme os padrões correntes na sociedade, de modo a expandirem suas liberdades reais. (Arretche, 2015: 193)

Esta concepção de cidadania parte do pressuposto de que o direito aos serviços essenciais está dissociado da renda dos indivíduos e sua garantia integra o rol de funções a serem desempenhadas pelo Estado para resolver ou desenvolver questões de interesse coletivo. O acesso a esses serviços constitui assim uma dimensão do bem-estar diferente e não restrita aos rendimentos, pois pessoas com a mesma renda podem ter padrões de vida distintos caso tenham acesso diferenciado a estes serviços. Assim, a localização da habitação na cidade possibilita maior ou menor acesso aos serviços urbanos, pois segundo Arretche (2015: 194) a distribuição espacial da sua oferta tem um efeito independente sobre as condições de acesso dos indivíduos. A partir dessa compreensão, a redução das desigualdades espaciais por meio da execução das políticas habitacional e de mobilidade possibilitaria que a cidadania se realizasse de modo extensivo a todos os indivíduos que vivem nas cidades, devendo nortear a atividade do planejamento urbano.

Conforme Souza (2004), o planejamento urbano é uma ferramenta para promoção do desenvolvimento socioespacial, compreendido como uma mudança social positiva, que se realiza pela melhoria da qualidade de vida e o aumento da justiça social. A melhoria da qualidade de vida corresponde à crescente satisfação das necessidades básicas e não básicas, materiais e imateriais, de parcelas cada vez maiores da população. Justiça social, conforme destaca o autor, é uma discussão mais complexa, que pode ser simplificada a partir da definição aristotélica segunda a qual ser justo é “tratar os iguais igualmente e os desiguais desigualmente” (Souza apud Heler, 1998: 16), princípio que conduz a construção de políticas públicas comprometidas com a redução das desigualdades sociais. O autor afirma ainda que o objetivo de justiça social calibra e contextualiza a qualidade de vida. Assim, uma política urbana norteadada pelo princípio da justiça social deve garantir o acesso à moradia digna e direito à mobilidade para os grupos sociais menos privilegiados como prioridade, sobre a satisfação de necessidades não básicas dos grupos mais privilegiados.

Tanto a necessidade quanto a condição para o deslocamento são fatores-chave da estruturação espacial urbana e formam o conceito de acessibilidade, o qual, por sua vez, vai impactar diretamente o valor de uso da terra urbana, conforme Villaça (2001). Assim, acessibilidade reúne os elementos físicos, como a rua, a

calçada, a passarela, por onde o indivíduo pode praticar a mobilidade entre os diferentes espaços (Bittencourt, 2017). Portanto, a acessibilidade e mobilidade são complementares. As reflexões fundamentadas em autores possibilitam uma análise da relação entre a implantação dos conjuntos de moradia popular, a infraestrutura do BRT e as condições do acesso ao direito à cidade da população ali residente, e contribuem para uma reflexão crítica acerca do planejamento urbano praticado em Curitiba.

3 ASPECTOS METODOLÓGICOS

A discussão proposta neste artigo resulta da articulação do resultados de diversas pesquisas realizadas pelas autoras (Lima, 2012; Lima, 2015; Lima e Gadens, 2017; Silva, 2012; Silva et al, 2016). O conteúdo apresentado resulta de abordagem quantitativa e qualitativa (Lakatos, 2010), constituída por base teórica, levantamento e análise de documentos e informações secundárias, pesquisa empírica, com levantamento realizado com informações disponíveis na Internet e processamento de dados com uso de programa de georreferenciamento (software Quantum GIS). Os procedimentos metodológicos foram definidos visando: a) elaborar uma análise comparativa entre a localização de conjuntos habitacionais da COHAB-CT e o Sistema BRT, especialmente o Eixo Estrutural Sul, em Curitiba; b) relacionar a localização dos conjuntos habitacionais no vetor sul com as condições de infraestrutura relacionada à mobilidade e qualidade de vida (Nahas, 2002). O recorte territorial de análise abrange os conjuntos habitacionais da COHAB-CT implantados no Sul do município e bairros situados no entorno do Eixo Estrutural Sul, rede principal do sistema BRT, que apresenta a maior quantidade de usuários do sistema (Lima e Gadens, 2017). Portanto, foram excluídas da análise as linhas complementares do sistema de transporte.

O conteúdo empírico foi organizado em duas partes: a) delineamento das condições de moradia de baixa renda a partir da produção da COHAB – CT no período 1965-2015; b) comparação entre condições atuais de acessibilidade do espaço para os bairros Portão e Tatuquara, situados no Centro-Sul e Sul do município respectivamente, incluindo dados do entorno de terminais do sistema BRT. Esta segunda parte da abordagem empírica abrangeu a análise das condições socioambientais ligadas ao uso do espaço, como infraestrutura, condições da pavimentação de vias; iluminação pública e salubridade (existência de lixo nas ruas e esgoto à céu aberto, segundo IPPUC, 2015). O conjunto dos itens em análise foram organizados em dois grupos: 1. Grupo Socioeconômico e demográfico: (taxa de crescimento populacional; densidade populacional – [hab/ha]; alfabetização para 10 anos+; renda média; quantidade de automóveis; ocupação irregular; déficit habitacional; número de linhas de ônibus; pavimentação; iluminação pública; salubridade. 2. Grupo de Precariedade urbana: conjunto de itens do espaço urbano cuja condição indica o nível de precariedade do local. Nesse grupo são consideradas: a condição do domicílio, renda, disponibilidade de serviços públicos como distribuição de água, coleta de esgoto, distribuição de energia elétrica, coleta de resíduos e a oferta de transporte público. Estes itens compõem um Índice de Precariedade Urbana para o município de Curitiba conforme Bittencourt (2017). Tal índice é utilizado na análise deste artigo. As fontes utilizadas são provenientes de tese, trabalhos de Iniciação Científica, e conteúdo de etapas anteriores de pesquisas das autoras e seus alunos de graduação e pós-graduação, desenvolvidos segundo projetos aprovados no sistema BANPESQ/THALES da UFPR. Também foram utilizados dados de instituições públicas como Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano (IPPUC) e Urbanização de Curitiba (URBS), disponibilizados nos respectivos sites. Os dados de entorno de terminais do BRT aqui apresentados são conteúdos elaborados no âmbito da pesquisa registrada no sistema BANPESQ/THALES UFPR².

4 CONDIÇÕES DE MORADIA DE BAIXA RENDA EM CURITIBA A PARTIR DA PRODUÇÃO DA COHAB - CT³

O presente tópico apresenta um panorama das condições de moradia da população de baixa renda no Município de Curitiba a partir dos espaços produzidos pela COHAB – CT entre 1965 e 2015⁴. Embora este

² Os dados e informações relacionados ao entorno dos terminais do Sistema BRT são provenientes de projeto de pesquisa coordenado pela Profa. Cristina de Araújo Lima iniciado em 2012 (registro BANPESQ THALES 2012001660) e desenvolvido em vários subprojetos de pós-graduação ou Iniciação Científica (desde 2014) e artigos diversos, citados nas referências.

³ A análise realizada neste tópico apresenta resultados do desenvolvimento de três projetos de pesquisa coordenados pela Profa. Madianita Nunes da Silva: As ocupações irregulares e o processo de extensão urbana e metropolização de Curitiba (PR) entre 2008 e 2015, BANPESQ THALES 2008023338; Programa Minha Casa Minha Vida e a dinâmica habitacional metropolitana em Curitiba em desenvolvimento desde 2013, BANPESQ THALES 2013006041, financiado pelo CNPq entre 2014 e 2016; e Produção da COHAB - CT e universalização do acesso à moradia na metrópole de Curitiba, em desenvolvimento desde 2015, BANPESQ THALES 2015016935.

⁴ As COHABs surgiram no Brasil com a promulgação da Lei Federal 438/1964 junto com o SFH, o BNH, as Cooperativas Habitacionais e as Sociedades de Crédito Imobiliário que conduziram a política habitacional no período do Regime Militar. A COHAB-CT foi criada como uma sociedade anônima de economia mista pela Lei Municipal 1545/1965, tendo como acionista majoritário a Prefeitura do Município de Curitiba. (CURITIBA, 2006: 4-5)

recorte não abarque todas as formas de produção dos espaços de moradia popular, ele foi escolhido porque interessa analisar as condições desses espaços produzidos pela ação estatal. Outra questão do ponto de vista dos procedimentos é que a caracterização da produção da Companhia considerou a construção de novas casas, apartamentos e lotes, excluindo-se as ações de regularização fundiária em assentamentos informais, pelo fato de que a origem da produção do espaço, neste caso, não deriva diretamente da ação do Estado. Por fim, destaca-se que a análise da produção da COHAB – CT ficou restrita ao Município de Curitiba, o que nos obriga a duas ressalvas. A primeira é que embora a produção da Companhia tenha sido predominante na cidade-polo ao longo da sua atuação, ela não ficou restrita a este município. Em segundo lugar, que o Município de Curitiba não abarca a totalidade do processo de produção dos espaços de moradia popular, que se apresenta na escala da metrópole⁵.

Ao analisar a produção da moradia popular na metrópole de Curitiba, Silva (2012) observa que a carência crescente desses espaços para a população de baixa renda acompanha a mesma dinâmica observada nas demais metrópoles brasileiras: apresenta-se com a intensificação da urbanização e da industrialização em meados do século XX e evolui de modo ascendente nas décadas seguintes. A autora identifica também dois períodos marcados pela predominância de diferentes formas de produção, o primeiro de meados do século XX ao final da década de 1980, e o segundo a partir de 1990. No primeiro período a produção dos espaços de moradia popular na metrópole realiza-se na coroa de urbanização periférica situada no entorno dos limites político administrativos da cidade-polo e município vizinhos, e é prioritariamente derivada da ação de proprietários de terra e incorporadores imobiliários por meio da produção de lotes. Além disso, de modo predominante na cidade-polo, avança o processo de produção das favelas e da produção de habitação popular pelo Estado, marcado pela vigência do Banco Nacional de Habitação (BNH) – (1965-1986).

O segundo período é caracterizado, de acordo com Silva (2012), pelo crescimento do número de assentamentos e domicílios em favelas, tanto em Curitiba como nos demais municípios metropolitanos. Do ponto de vista da produção estatal, pode-se dividi-lo em duas fases: do fim do BNH à criação do Ministério das Cidades e da atuação deste órgão em diante. A primeira fase (1987-2002) é marcada pela redução significativa, quase extinção, de programas e recursos federais para a execução da Política Habitacional, que dá origem ao que Arretche (1990) denomina como descentralização por ausência. Isto é, graças à falta de uma política nacional os municípios veem-se obrigados a enfrentar a questão, que se agudiza no período. A segunda fase (2003-2015) caracteriza-se pela reconstrução em nível federal, com a participação dos demais entes federativos, da Política Nacional de Habitação, coordenada pelo Ministério das Cidades, com destaque para o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) Urbanização de Assentamentos Precários (UAP) e o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).⁶

À luz desses recortes espaciais, analíticos e temporais passa-se a caracterizar a produção da COHAB – CT em Curitiba, sintetizada no Gráfico 1. O primeiro período vai de 1965 a 1986, e a atuação da COHAB – CT foi marcada pela vigência do BNH. De acordo com Texeira (2016) nesse período a Companhia produziu 40.826 unidades habitacionais distribuídas entre casas (19.387), apartamentos (18.807) e lotes destinados à autoconstrução. Nos primeiros anos de atuação a produção de casas foi mais importante e vinculou-se aos projetos de reassentamento da população que vivia em favelas, num contexto em que a política de intervenção nesses assentamentos caracterizava-se pelas ações de remoção.

A produção de lotes para autoconstrução ganha relevância no final do período analisado, refletindo a falta de recursos e a crise financeira enfrentada pelo sistema de financiamento habitacional brasileiro na década de 1980, bem como o empobrecimento da população de baixa renda que passa a ter mais dificuldade de acessar ao financiamento imobiliário.

⁵ Com base em Firkowski (2012: 37) considera-se metrópole a grande cidade com funções superiores de comando e gestão, articulada à economia global, e de onde partem para os territórios nacionais vetores de modernidade e complexidade. Por tais características, é uma cidade que desempenha um papel superior na hierarquia da rede urbana de seu país. Em Curitiba corresponde a catorze municípios da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) - Curitiba, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Campina Grande do Sul, Colombo, Almirante Tamandaré, Rio Branco do Sul, Campo Magro, Itaperuçu, Campo Largo, Araucária, Fazenda Rio Grande e São José dos Pinhais; abarcando uma população de 2.933.859 ou 92% do total da RMC (IBGE, 2011).

⁶ Foge ao escopo deste artigo aprofundar as características da política habitacional em cada um dos períodos e fases destacadas, que são apresentadas em Cardoso et. al. (2017).

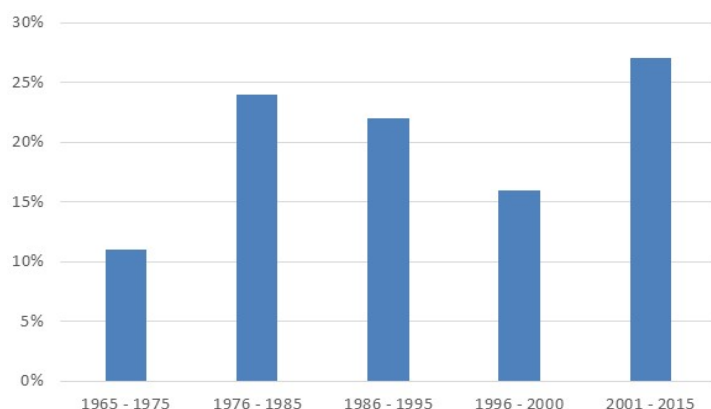


GRÁFICO 1: PRODUÇÃO DA COHAB – CT ENTRE DÉCADAS - 1965 / 2015
(Texeira, 2016; Duda, 2016; Makovski, 2017)



GRÁFICO 2: IMAGEM AÉREA DA VILA NOSSA SENHORA DA LUZ – 1967
(IPPUC, 2015)

A maioria dos empreendimentos executados ocorreu em novas frentes de ocupação, em áreas de periferia no limite entre as zonas urbana e rural, com predomínio do Oeste e Sul (Gráfico 2). A análise das características dos espaços produzidos ao longo do tempo demonstrou também que os mesmos foram sendo implantados em áreas cada vez mais distantes do centro da cidade, com a redução progressiva das superfícies dos lotes e o consequente aumento da densidade demográfica. Em termos de infraestrutura e serviços urbanos os primeiros conjuntos habitacionais previam a construções de parques, escolas, arborização pública, terrenos e vias de maiores dimensões, que foram sendo reduzidos e/ou suprimidos dos projetos, significando a perda progressiva da qualidade do espaço de moradia. (Texeira, 2016).

Na fase seguinte, entre 1987 e 2002, a atuação da COHAB – CT ocorreu predominantemente pela produção de loteamentos em parceria com a iniciativa privada e a execução de programas de regularização fundiária. Os loteamentos em parceria foram responsáveis por 55% do total da produção e a regularização fundiária por 27%. Em termos de localização, as principais intervenções foram implantadas no Sul de Curitiba, em especial os bairros Sítio Cercado, Tatuquara e Campo do Santana. (Duda, 2016).

Entre 2003 – 2015 a atuação da COHAB – CT diversifica-se, e é marcada pela construção de novas unidades habitacionais, loteamentos e regularização fundiária. Em termos de produção, 72% correspondeu a novas unidades habitacionais (casas e apartamentos) e 28% novos lotes. Deste total destaca-se a produção de apartamentos, que corresponde a 45%. O PMCMV executado a partir de 2009 foi responsável por 53% da produção do período. Vale destacar que aproximadamente metade das unidades habitacionais dos empreendimentos construídos com recurso deste programa foram utilizados para realocação de residentes em favelas. A região Sul do município manteve-se como aquela em que predominou a atuação da Companhia, em especial os bairros Tatuquara e Campo do Santana. (Makovski, 2017).

O Gráfico 3 apresenta a localização da produção da COHAB – CT nos períodos descritos, onde se destacam ao longo do tempo de sua atuação as regiões Oeste e Sul do município.

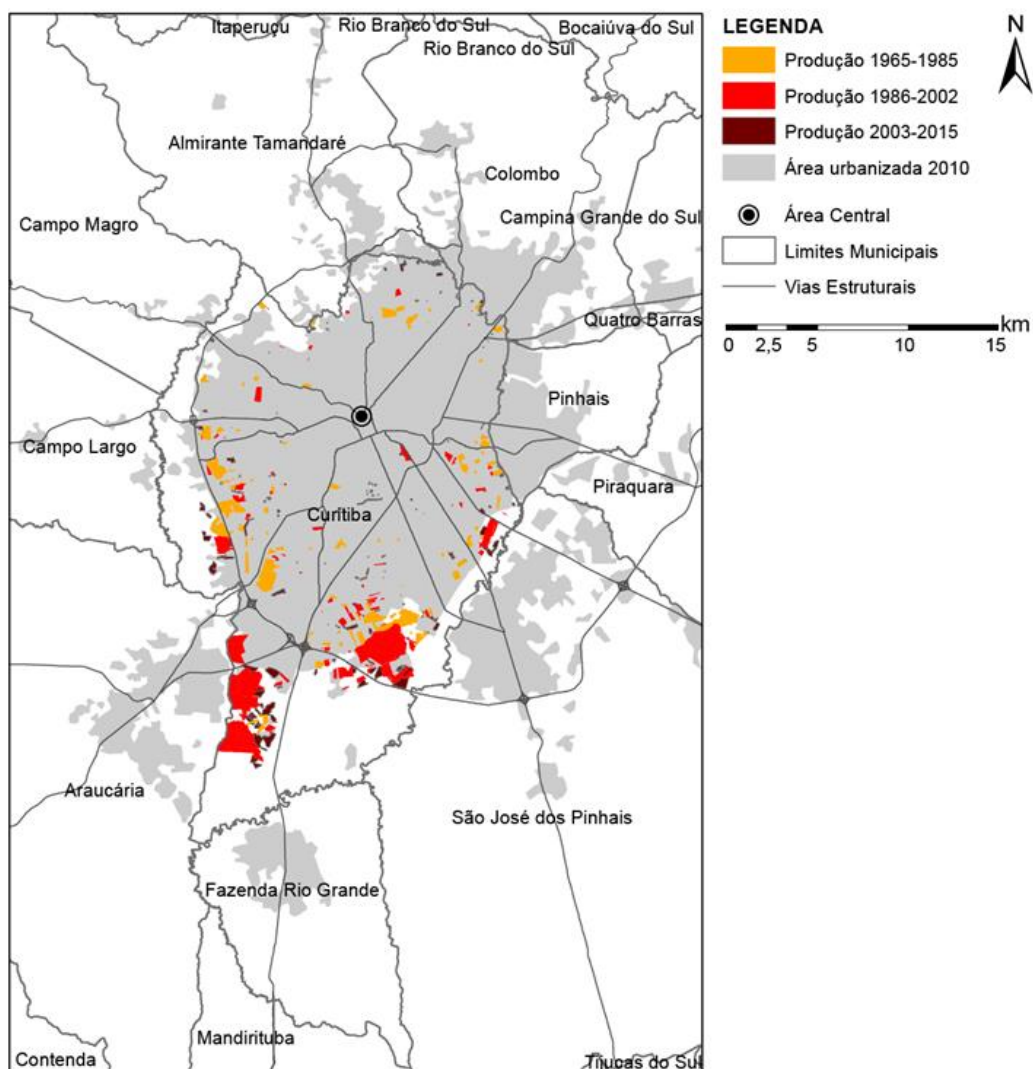


GRÁFICO 3: LOCALIZAÇÃO PRODUÇÃO DA COHAB – CT ENTRE 1965 E 2015
(Texeira, 2016; Duda, 2016; Makovski, 2017)

Complementar ao Gráfico 3, o Gráfico 4 demonstra que os bairros CIC, Sítio Cercado, Tatuquara e Campo do Santana receberam 62,34% do total da produção da Companhia entre 1965 e 2015.

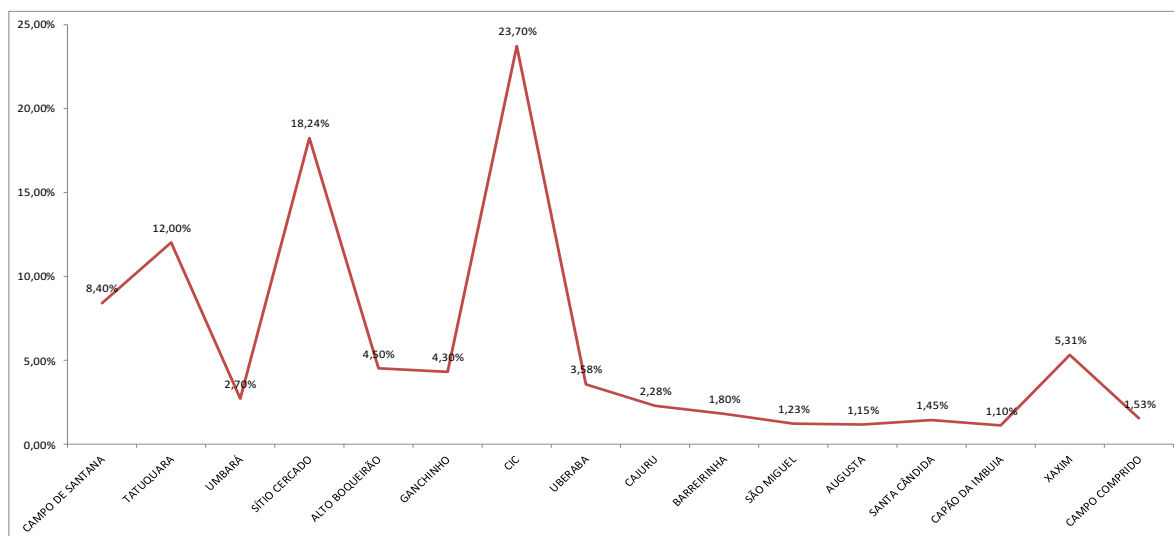


GRÁFICO 4: PRINCIPAIS BAIRROS COM PRODUÇÃO DA COHAB – CT ENTRE 1965 E 2015
(Texeira, 2016; Duda, 2016; Makovski, 2017)

A partir dos dados de produção da COHAB-CT apresentados anteriormente, pode-se afirmar que a Companhia foi um importante agente na estruturação do espaço urbano em Curitiba, sobretudo na formação da periferia popular. Do ponto de vista do modelo de cidade produzida, sua atuação foi marcada pela segregação residencial da população atendida pelos programas implementados, materializada pela concentração de mais de 60% da produção em quatro bairros situados nas regiões Oeste e Sul do município: CIC, Sítio Cercado, Tatuquara e Campo do Santana.

5 ASPECTOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE E CONDIÇÕES DE INFRAESTRUTURA E PRECARIIDADE EM DOIS BAIRROS DE CURITIBA

Nesta parte do artigo se apresenta uma visão geral e resumida do sistema de transporte coletivo e de itens de infraestrutura e condições socioambientais dos bairros analisados, que serão discutidos no tópico 6.

5.1 Aspectos do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba

O Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba foi implementado a partir de 1974. A proposta inicial situava o transporte coletivo como um dos três pilares do planejamento urbano, juntamente com o uso do solo e o sistema viário. A implantação do Sistema Expresso, mais tarde conhecido como BRT (*Bus Rapid Transit*) se deu sobre vias com destinação específica chamadas de Eixos Estruturais. O primeiro eixo implantado foi o Sul, sobre a Avenida República Argentina como canal exclusiva. Uma das características do BRT criado em Curitiba é que a rede principal do sistema circula nesses eixos organizados segundo um trinário de vias. As mais externas são vias rápidas paralelas e de sentido contrário – Bairro-Centro/Centro-Bairro. Em seguida há duas vias mais centrais, paralelas e de sentido contrário para tráfego lento que margeiam a pista exclusiva para os ônibus (IPPUC, 2004). Este esquema que reuniu os três pilares do Plano Diretor da cidade, foi denominado Setor Estrutural. Ele é constituído pelo trinário de vias, em conjunto com o sistema de transporte coletivo e uma proposta de uso do solo com densidades decrescentes desde a pista central, da canal exclusiva do ônibus em direção às quadras laterais. Este esquema do Setor Estrutural é a configuração mais marcante do Desenho Urbano de Curitiba (Lima, 2015). Os Eixos Estruturais foram implantados gradativamente em cinco vetores da cidade. Ao longo de aproximadamente três décadas, essa configuração se consolidou em grande parte, materializando uma ocupação de maior densidade, com edifícios de quinze ou mais pavimentos ao longo das vias exclusivas para o BRT (Gráfico 5).



GRÁFICO 5: ESQUEMA SISTEMA TRANSPORTE BRT DE CURITIBA E FOTO PISTA CENTRAL EIXO ESTRUTURAL SUL (URBS, 2018. Foto: GIL, Mariana. Disp.em: [www. http://wricidades.org](http://wricidades.org). Acesso em fev. 2018)

A proposta de transporte coletivo foi estruturada de acordo com o plano urbanístico definido em 1965, seguida por atualizações. Atualmente o sistema funciona no âmbito da Rede Integrada de Transporte RIT que abrange 13 municípios da Região Metropolitana de Curitiba. A integração é realizada pela articulação entre diferentes linhas e ocorre em terminais de integração, que são fechados. Nesses locais, o usuário pode mudar de linha sem pagar nova tarifa, acessando variadas opções de trajeto e de tipos de linhas. No terminal de integração normalmente o usuário dispõe de 4 a 5 tipos de linhas, como: Expresso (ônibus vermelho); Interbairros (verde); Linha Direta (Cinza); Alimentador (laranja ou amarelo) e mais recentemente o Ligeirão (azul) o maior dos ônibus com capacidade para 250 passageiros. O Gráfico 6 mostra um esquema de funcionamento de um terminal de integração.

Segundo a URBS, os terminais de integração “são equipamentos urbanos que permitem a integração entre as diversas linhas que formam a Rede Integrada de Transporte (expressas, alimentadoras, linhas diretas e

interbairros). Possibilitam a implantação de linhas alimentadoras mais curtas, com melhor atendimento aos bairros, ampliando o número de viagens a partir da diminuição do tempo de percurso. A concentração de demanda nestes espaços facilita a substituição de modal nos corredores. Os terminais promovem ainda a estruturação dos bairros, concentrando atividades diversas no seu entorno” (URBS, 2018). Existem 23 terminais e 14 pontos de concentração de linhas que funcionam como terminais abertos localizados em praças ou logradouros de acesso estratégico a vários equipamentos e espaços da cidade. No total são 37 locais de intenso fluxo de pessoas e veículos coletivos, que concentram comércio e serviços públicos e privados. Os principais terminais estão interligados pelos corredores de transporte do Sistema Trinário, os Eixos Estruturais (Gráfico 5). Dados de 2016, indicam que o sistema de transporte atende 1.511.743 passageiros em dias úteis, num total de 14.722 viagens/dia e percurso total de 303.769 quilômetros diários, em média (URBS, 2018).

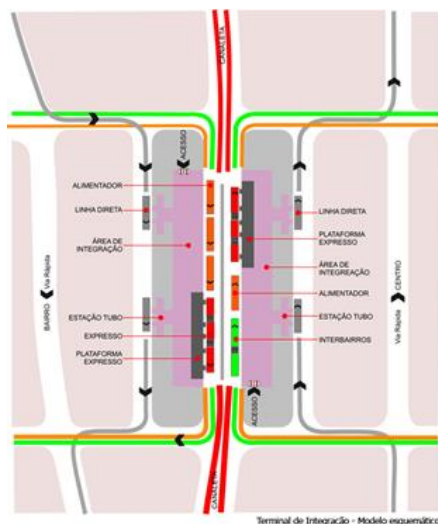


GRÁFICO 6: ESQUEMA DE TERMINAL DE INTEGRAÇÃO DA RIT – CURITIBA
(URBS, 2018)

5.2 Condições de acessibilidade ao sistema BRT e infraestrutura nos bairros Portão e Tatuquara

Nesta parte do trabalho se apresentam algumas características dos bairros selecionados quanto às condições socioespaciais que dão suporte à mobilidade entre local de moradia e outros pontos da cidade. Também são apresentados aspectos da ocupação no entorno do terminal do Portão para elucidar a compreensão do espaço vinculado à mobilidade.

5.2.1 Bairro do Portão

O bairro do Portão é caracterizado por ocupação urbana intensiva, verticalizada a partir dos anos 1990. Seu território ocupa uma área correspondente a 1,35% do município, com uma população com idade predominante na faixa dos 34 anos e longevidade um pouco acima da média da cidade. Em cada domicílio há uma média de 2,48 habitantes, um pouco menor que a média curitibana (2,76). Quanto à ocupação, no bairro predominam os prédios de apartamentos em condomínios verticais residenciais (56%). As casas somam 49,71% do total e o restante é formado por condomínios horizontais ou vilas. No bairro existem 5 assentamentos irregulares, o que representa 1,31% do total de Curitiba. Quanto à economia, as atividades comerciais são predominantes (49,09%), seguidas pelos serviços (40,22%). Em relação à quantidade de automóveis particulares, o Portão concentra 2,6% do total existente nos 75 bairros curitibanos. A porcentagem de área verde por habitante é de 16,74%, um terço da média da cidade (58%/habitante). Quanto à segurança, o número de homicídios se aproxima à média da cidade (IPPUC, 2015). O Gráfico 7 apresenta aspectos da ocupação no entorno do Terminal do Portão.

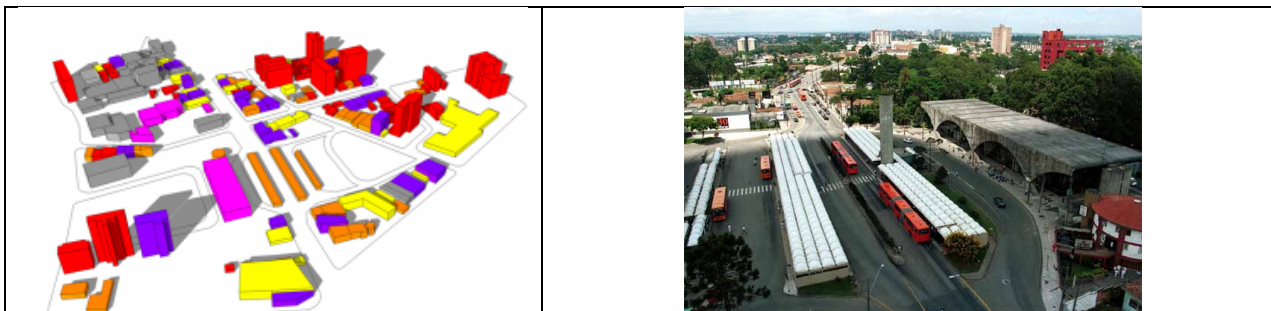


GRÁFICO 7: ASPECTOS DO ENTORNO DO TERMINAL DO PORTÃO – CURITIBA.

(AKITA, 2017. Foto: URBS, 2018)

Analisando no Gráfico 7 o conjunto volumétrico da ocupação no entorno do Terminal do Portão se percebe uma verticalização predominante para o uso residencial (em vermelho), que responde por 36% da ocupação do polígono. Também há a presença do uso misto (roxo), que corresponde a 19% do total ocupado, conformando uma mistura de usos que permite mais atividades no local, diminuindo a necessidade de deslocamento dos que residem no seu entorno.

5.2.2 Bairro Tatuquara

O território do Tatuquara corresponde a 2,58% do total do município, com uma população jovem, com idade média de 27 anos. A taxa de crescimento populacional é de quase 4 vezes a taxa de crescimento de Curitiba. A densidade populacional é 46,98hab/ha, valor próximo à densidade média de Curitiba (40,30 habit/hectare segundo IPPUC, 2015). A composição familiar abrange 3,25 pessoas/domicílio e há 13 áreas de ocupação irregular, que correspondem a 3,5% do total de Curitiba. A tipologia de ocupação é horizontal com predomínio de casas (93,12%), sendo 6,62% de apartamentos e 0,25 de condomínios horizontais. As atividades econômicas predominantes são do setor terciário (comércio) com 64,64%, seguidas pelo de serviços (20,30%), ficando as atividades industriais em 15%. Em relação à frota de veículos, o bairro possui 3,15 habitantes por veículo, quase o dobro da média da cidade. E as áreas verdes correspondem a 57,8 m² por habitante, praticamente igual à taxa Curitiba, sendo que a porcentagem de área do bairro coberta por áreas verdes é um pouco maior que a da cidade. No total possui cerca de 3% da área verde da cidade. Quanto à segurança, o número de ocorrências gerais é de 2,2 vezes a quantidade que ocorre na cidade.

5.3 Condições de Mobilidade e Infraestrutura nos Bairros Portão e Tatuquara em Relação à Curitiba

Como explicado no item sobre procedimentos metodológicos, foram observadas outras condições que complementam o espaço onde a população usa e se desloca. Para os pedestres, se evidencia a importância funcional de itens como a pavimentação das vias e passeios; da iluminação pública; da salubridade (existência de lixo nas ruas e esgoto à céu aberto) e da segurança física (número de acidentes e homicídios). No Gráfico 8, são apresentados dados que possibilitam comparar os dois bairros.

DADOS SOCIOECONÔMICOS E DEMOGRÁFICOS		Dado de Curitiba	Bairro do Portão	Bairro Tatuquara
1.	População	1.751.907	42.662	52.780
2.	Taxa de crescimento populacional	0,99%	0,46%	3,80%
3.	Densidade populacional (hab/ha)	40,30	72,82	46,98
4.	Alfabetização (10 anos ou mais)	97,97%	99,34%	95,80%
5.	Renda média	R\$1.424,60	R\$ 1.860,90	R\$ 590,06
6.	Número de veículos por habitante	1,46	1,45	3,15

GRÁFICO 8: QUADRO-SÍNTESE DE DADOS SOCIOECONÔMICOS E DEMOGRÁFICOS BAIROS PORTÃO E TATUQUARA

(IPPUC, 2015. Obs.: Dados do Censo Demográfico 2010)

O Tatuquara tem quase o dobro da superfície do Portão e possui uma população jovem, cuja idade média é de 27 anos, com taxa de crescimento populacional quase 4 vezes a de Curitiba. Já o bairro do Portão tem moradores cuja idade média é 10 anos mais velha (36 anos). O Tatuquara tem densidade populacional que corresponde a cerca de 60% da densidade do Portão, portanto menos denso que aquele. A composição familiar no Tatuquara abrange 25% a mais de integrantes do que ocorre no Portão, sendo de 3,25 pessoas/domicílio. Quanto às ocupações irregulares, há 13 casos no bairro, o que significa quase três vezes as ocorrências no bairro Portão e cerca de 3,5% do total no território curitibano.

A tipologia de ocupação apresenta contrastes entre os dois bairros. No Tatuquara predomina a ocupação horizontal com predomínio de casas (93,12%), sendo apenas 6,62% de apartamentos e 0,25 de condomínios horizontais ou vilas. No Portão os edifícios de apartamentos correspondem a 56,75% do total e as casas somam 40,75%. Os dois bairros têm as atividades econômicas predominantes no setor do comércio (no Tatuquara 64,64%; no Portão 49,09%), sendo que somente no Tatuquara há atividades industriais mais expressivas (15%). Em relação à frota de veículos, o Tatuquara possui 3,15 habitantes por veículo, quase o dobro da média da cidade e do bairro Portão. As áreas verdes são mais abundantes no Tatuquara (57,8 m²/hab), praticamente igual à taxa Curitiba. Porém há uma diferença considerável quanto à segurança: no Portão o número de ocorrências é 20% menor que a taxa curitibana, enquanto no Tatuquara o número de ocorrências gerais é de 2,2 vezes a quantidade que ocorre na cidade toda (IPPUC, 2015).

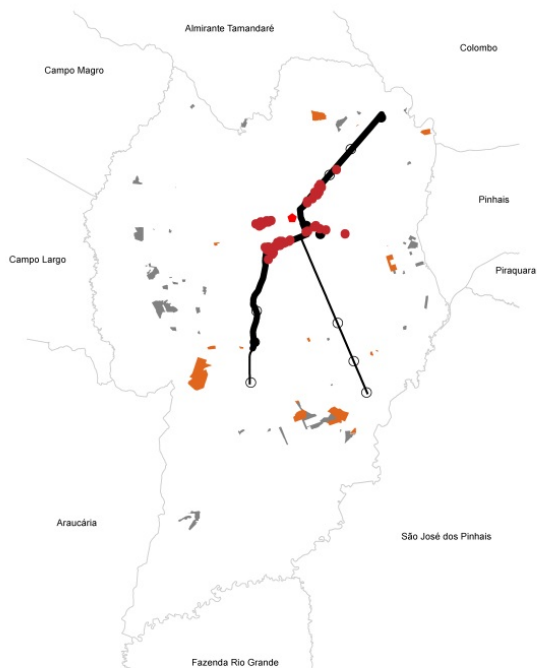
6 ANÁLISE E DISCUSSÃO

A implantação do Sistema BRT materializa uma visão conservadora bastante comum entre as metodologias relacionadas aos temas de transporte e trânsito como apontado por Vasconcellos (2001). Este autor defende a adoção de novos enfoques, e uma das razões disso é a necessidade de abordar de forma mais abrangente as condições existentes, que coincide com a problematização do presente artigo. As abordagens relativas ao transporte e trânsito até a virada do século primavam pelo caráter eminentemente técnico e econômico – este quanto à viabilização do sistema de transporte ou infraestrutura. Era pouco desenvolvido o entendimento das condições sociais, políticas ou culturais dos usuários do serviço, equipamento ou infraestrutura. As intervenções urbanísticas eram consideradas como campo de ação neutro, o que não corresponde à realidade. Atualmente, as condições de transporte, principalmente para as classes de menor renda, continuam insatisfatórias, e uma das razões é a incongruência entre a localização das moradias dos usuários cativos do sistema e dos eixos principais de transporte, onde há maior oferta de veículos de maior capacidade, maior rapidez, frequência e conforto.

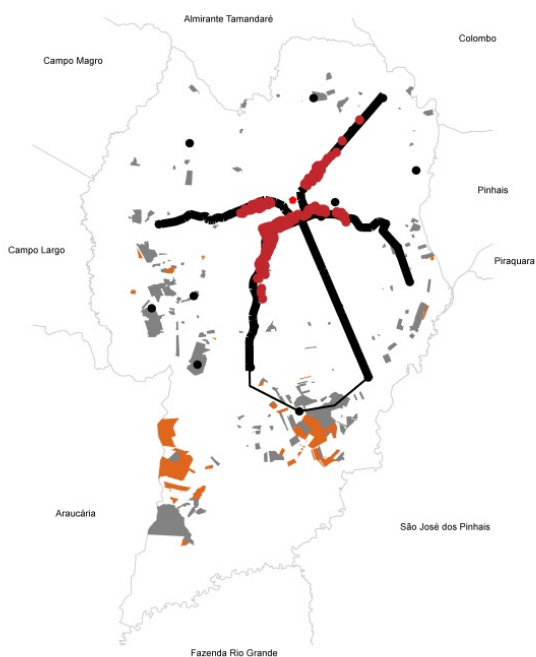
Com base nos estudos de Pilotto (2010), Texeira (2016), Duda (2016) e Makovski (2017), no Gráfico 9 foram organizadas três categorias de informação que se integram na produção do espaço urbano de Curitiba em três momentos entre 1980 a 2015, com destaque para a articulação entre localização de moradias populares, transporte de massa e verticalização junto aos Eixos Estruturais. A primeira observação é que a produção da COHAB foi sendo historicamente implantada em áreas periféricas da cidade, não servidas pelo sistema de transporte do BRT. Constata-se também que em contraposição com a produção estatal, a verticalização derivada da ação do mercado imobiliário, foi se expandindo e consolidando ao longo do Eixo Estrutural, servido pelo BRT. Ou seja, os bairros atendidos diretamente pelo BRT foram sendo ocupados por empreendimento imobiliários produzidos para as rendas mais elevadas, enquanto o Estado produziu moradia popular nas áreas de periferia não servidas diretamente por este sistema. Pode-se afirmar, portanto que tal característica marca as ações de planejamento urbano e as políticas habitacional e de transporte ao longo do tempo no Município de Curitiba. O Gráfico 9 espacializa a verticalização ao longo dos eixos principais do BRT e as manchas de localização periférica dos conjuntos habitacionais da COHAB-CT.

Entre a área central e os bairros mais distantes há também diferenças quanto à densidade, padrão de ocupação e outras características sociais, econômicas e espaciais. Por exemplo, na área central se verifica maior ocorrência de uso misto, maior verticalização e densidade na ocupação dos lotes (habitantes por hectare), quantidade de edificações e também tamanho de lotes. Na área central há maior variedade de funções e atividades do setor público e privado com equipamentos que atendem toda a cidade. O Gráfico 10 apresenta plantas de um recorte estudado no entorno dos terminais situados na Praça Rui Barbosa, na área central de Curitiba e no bairro do Portão, distante 5,5 km da área central (Cará, 2014; Lima, 2015; Akita, 2017).

1980



1990



2000

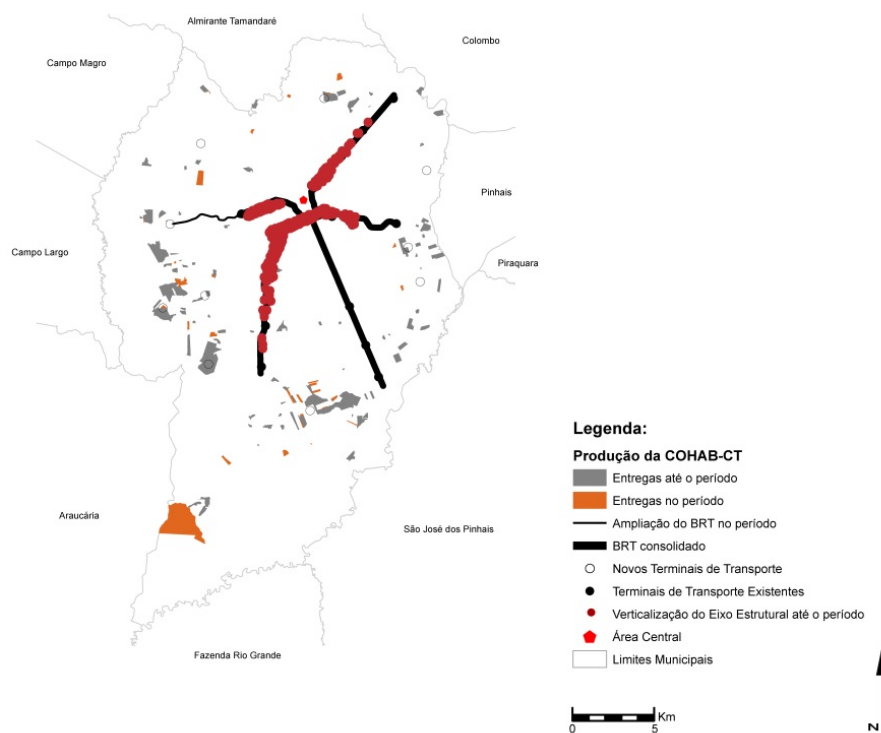


GRÁFICO 9: PRODUÇÃO DA – COHAB-CT, INFRAESTRUTURA DO BRT E VERTICALIZAÇÃO DO EIXO ESTRUTURAL ENTRE AS DÉCADAS DE 1980 E 2000

(Pilotto, 2010; Texeira, 2016; Duda, 2016; Makovski, 2017; URBS, 2016)

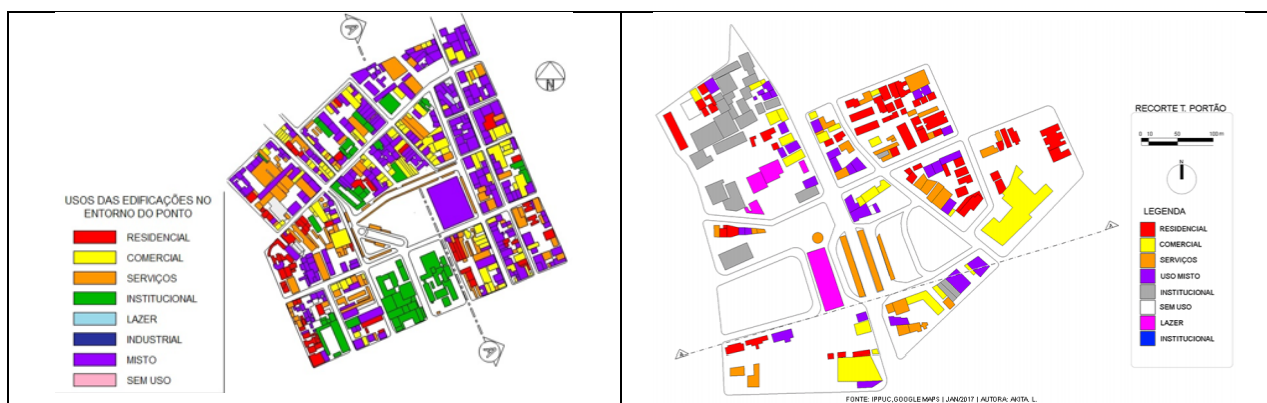


GRÁFICO 10: PLANTAS NO ENTORNO DE TERMINAIS DA ÁREA CENTRAL E DO BAIRRO PORTÃO
(Cara, 2014; Akita, 2017)

Assim como há diferença nos padrões de ocupação também se verifica que há população de maior renda nos bairros mais centrais (IPPUC, 2015; IBGE, 2010). Disso se deduz que existe incongruência entre localização residencial de usuários cativos do sistema de transporte (moradores de menor renda, localizados em bairros mais afastados) e os eixos principais do Sistema BRT, onde se localizam os terminais principais que oferecem serviços públicos e equipamentos de uso público. Essa situação fica evidente na análise do Gráfico 11, de autoria de Bittencourt (2017). Observando-se a variação dos preços dos lançamentos imobiliários se verifica que os preços mais elevados estão situados no entorno da área central e dos Eixos Estruturais, e são menores onde há a localização das classes de menor renda. A evolução do preço da terra relacionada aos dados socioespaciais dos bairros Portão e Tatuquara anteriormente apresentados, o primeiro mais central e cortado pelo eixo do BRT, reforçam tal incongruência.

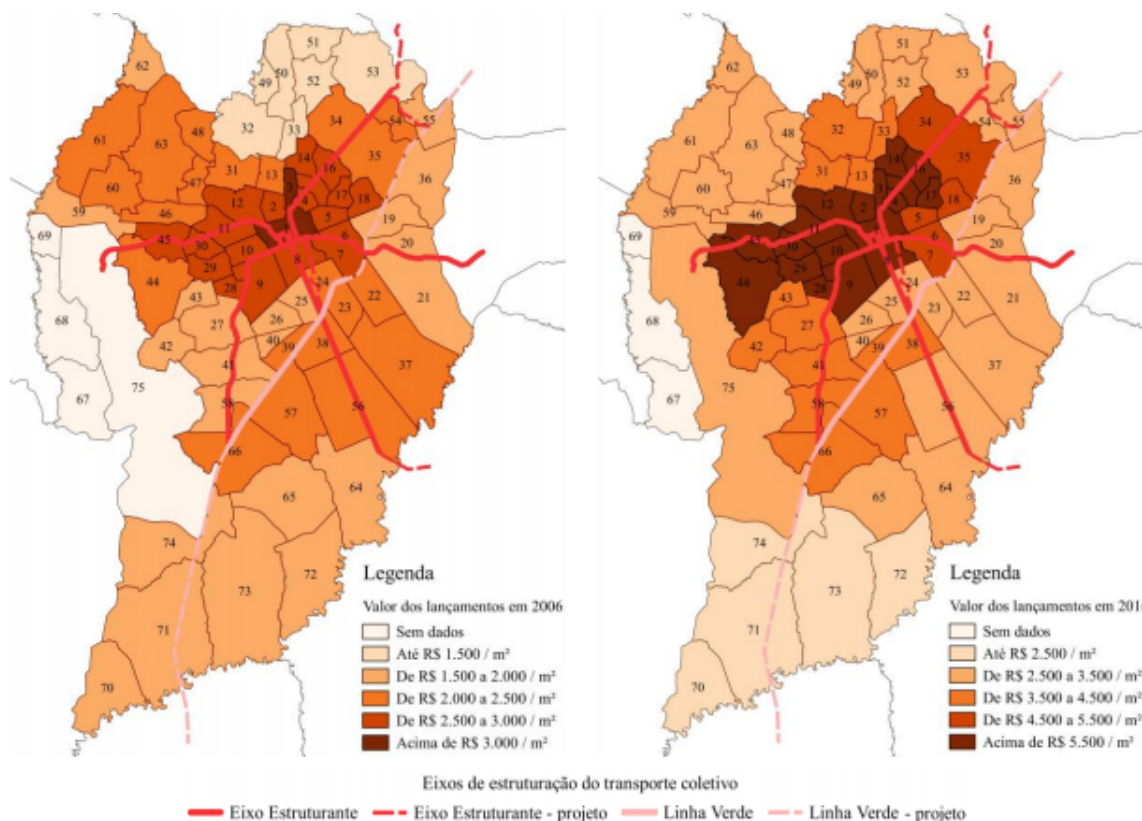


GRÁFICO 11: VALOR DOS LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS EM 2006 E EM 2016 E OS EIXOS ESTRUTURAIS DE TRANSPORTE DO SISTEMA BRT
(Bittencourt, 2017, p.74. Com base nos dados de SINDUSCON nos anos 2006 e 2016)

Além do transporte coletivo, nos bairros mais distantes da área central as demais condições de uso do espaço público para locomoção são mais precárias do que em áreas situadas no entorno do eixo do BRT. Esta situação de maior precariedade demonstra uma sujeição da população à maiores riscos de acidentes,

violência e necessidade de dispêndio de energia física para efetivar sua mobilidade, especialmente a cotidiana entre a parada de ônibus e a moradia. O Gráfico 12 mostra a menor proporção de iluminação pública em bairros que concentram população de menor renda, como o Tatuquara.

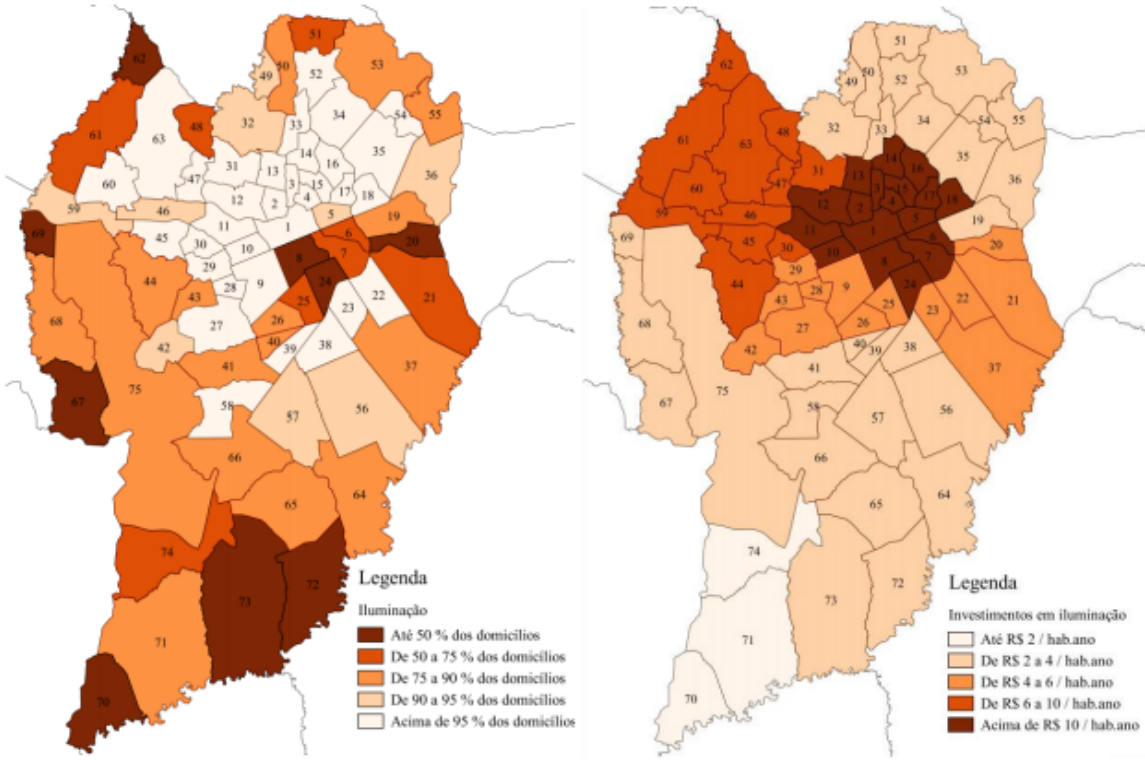


GRÁFICO 12: CONDIÇÕES DE ILUMINAÇÃO EXISTENTE E DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM ILUMINAÇÃO
(Bittencourt, 2017)

Além da acessibilidade (vias, passeios) a mobilidade envolve o conjunto formado pelo contexto físico e as condições de vida dos usuários. Identificando seis categorias de usuários de transporte, Vasconcellos (2001) organizou o problema de mobilidade em três categorias: acessibilidade ao espaço em geral; segurança do tráfego e qualidade do transporte. Em resumo, o Gráfico 13 apresenta os dados para uma das categorias, a dos pobres⁷ na análise deste autor:

Condição	% Pop.	Papel	Nível do problema			
			Acessibilidade ao Espaço	Segurança de Tráfego	Qualidade do Transporte	
Pobres	40-80	Pedestre	Grave	Grave/muito grave	Grave	
		Ciclista	Grave	Grave/muito grave	Grave	
		Usuário Público	Grave/muito grave	Médio Baixo	Grave/muito grave	
		Motociclista	Baixo	Grave/muito grave	Baixo	
		Motorista automóvel	Baixo	Médio	Médio Baixo	

GRÁFICO 13: PROBLEMAS DE MOBILIDADE PARA A CATEGORIA DOS POBRES DE CONFORME CONDIÇÕES SOCIAIS
(Adaptado de Vasconcellos, 2001)

⁷ Conceito que abrange cerca de 25% da população brasileira com renda de cerca de R\$387,00 reais/mês, equivalente a 5,5 dólares.
FONTE: IBGE, 2017.

Analisando os dados do Gráfico 13, se verifica que para a acessibilidade ao espaço, a condição dos pobres é grave tanto na situação de pedestre ou ciclista, e muito grave para o usuário de transporte público. Vasconcellos (2001:27) destaca entre as questões centrais a resolver para as políticas de transporte e trânsito: a) como a acessibilidade é distribuída no espaço; b) como grupos e classes sociais diferentes usam a cidade; c) quais são as condições relativas de equidade, segurança, conforto, eficiência e custo verificadas nos deslocamentos. Há ainda um conjunto de itens que complementam a função de moradia e das condições de mobilidade, como iluminação pública, pavimentação, segurança (contra agressão física, roubos, circulação, etc.), comunicação visual (placas indicativas, identificação de logradouros, etc.), conforto ambiental (sombra, mobiliário urbano), e outros itens.

O Gráfico 14 organizado por Bittencourt (2017) sintetiza as condições de precariedade nos bairros de Curitiba, e revela que os bairros situados nas regiões sul e oeste, onde conforme dados apresentados localiza-se a maior parte da produção da moradia pela COHAB CT, são as que apresentam condições de maior precariedade.

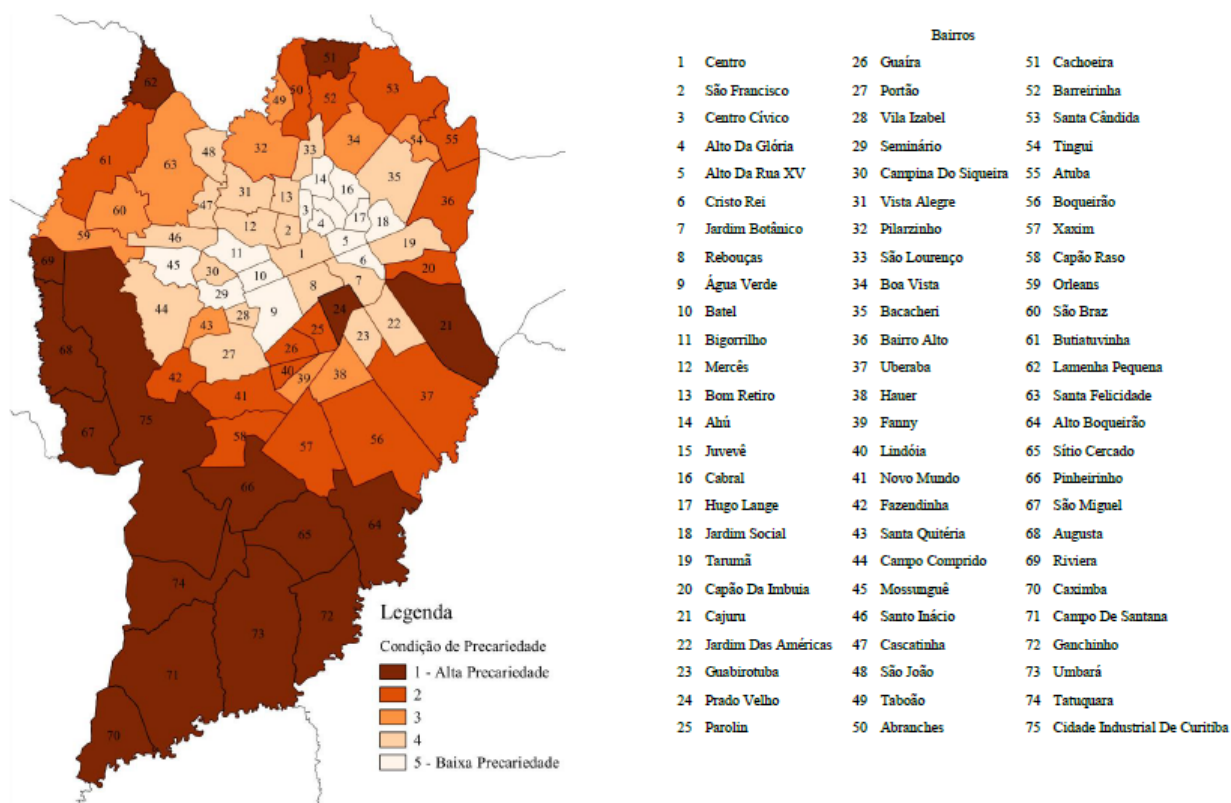


Figura 6 – Condição de Precariedade.
Fonte: elaboração própria, a partir de dados do IBGE e da URBS.

GRÁFICO 14: ÍNDICE DE PRECARIÉDADE EM CURITIBA (Bittencourt, 2017)

A localização periférica da produção da habitação popular pelo Estado ao longo da história produziu também o aumento das demandas do poder público municipal para implantação de infraestrutura urbana, pois tal expansão ocorreu em áreas não urbanizadas e descontínuas à mancha ocupação urbana. Este processo é exemplarmente observado ao se analisar a implantação da infraestrutura do BRT ao longo do tempo, observando-se no Gráfico 15 que os conjuntos habitacionais pela COHAB CT foram implantados sempre antes da infraestrutura de transporte, que com o tempo foi se expandindo para áreas cada vez mais periféricas ao centro.

A distribuição espacial dos equipamentos e serviços que dão suporte ao exercício da cidadania são defendidos como aspecto fundamental porque, como os indicadores deverão nortear a definição de prioridades para a distribuição dos recursos públicos, serão referências indispensáveis, especialmente localizadas, para onde devem ser dirigidos tais recursos (Nahas, 2002).

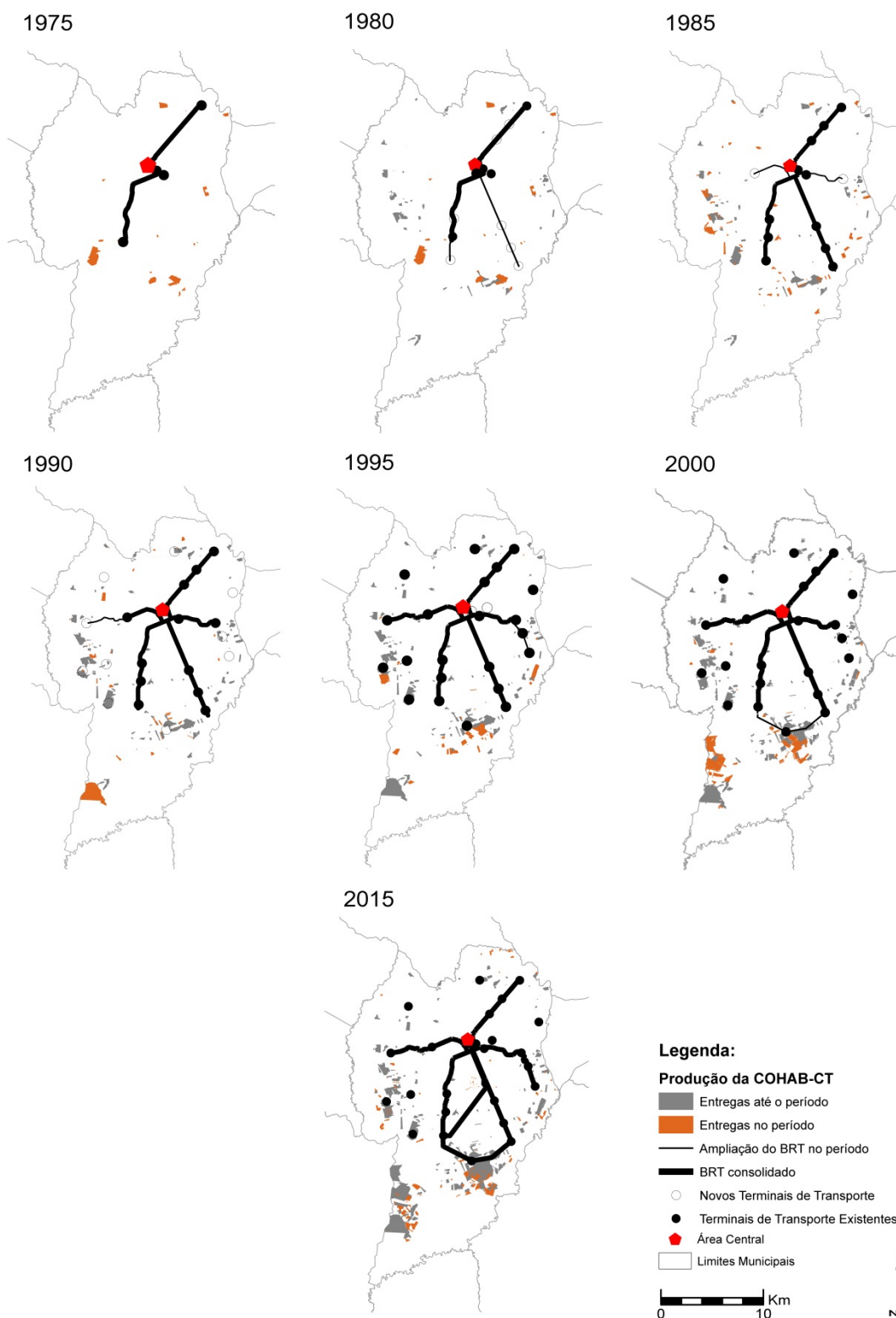


GRÁFICO 15 – PRODUÇÃO DA COHAB – CT E IMPLANTAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO BRT SEGUNDO DÉCADAS - 1975 / 2015
(Texeira, 2016; Duda, 2016; Makovski, 2017, URBS, 2016)

No Gráfico 16 verifica-se ainda que as condições de precariedade se concentram nas áreas mais periféricas do território do município, ao sul e oeste. Esta condição coincide com a localização da maioria dos conjuntos habitacionais da COHAB-CT. Também as linhas principais do Sistema BRT de transporte coletivo não atendem diretamente esses locais. Observa-se ainda que os conjuntos da COHAB-CT estão localizados nos

bairros curitibanos mais distantes da área central, e por oposição bairros mais centrais onde há disponibilidade de infraestrutura e menor precariedade quanto à infraestrutura, serviços e equipamentos sem produção da Companhia. Nota-se que esses bairros tem um território menor, demonstrando um processo que, supostamente, decorre de parcelamentos e subdivisões sucessivas que podem ser decorrentes de ajustes de valor do solo, tipologia de usos, interesses e representação política, perfil socioeconômico, étnico e cultural, entre outras razões. Nessa perspectiva, não somente a distribuição de infraestrutura, equipamentos e serviços – notadamente habitação social e sistema de transporte e infraestrutura – ainda requer uma sequência de intervenções para chegar a um equilíbrio como suporte a um desenvolvimento mais avançado e abrangente nos planos econômico, social e cultural.

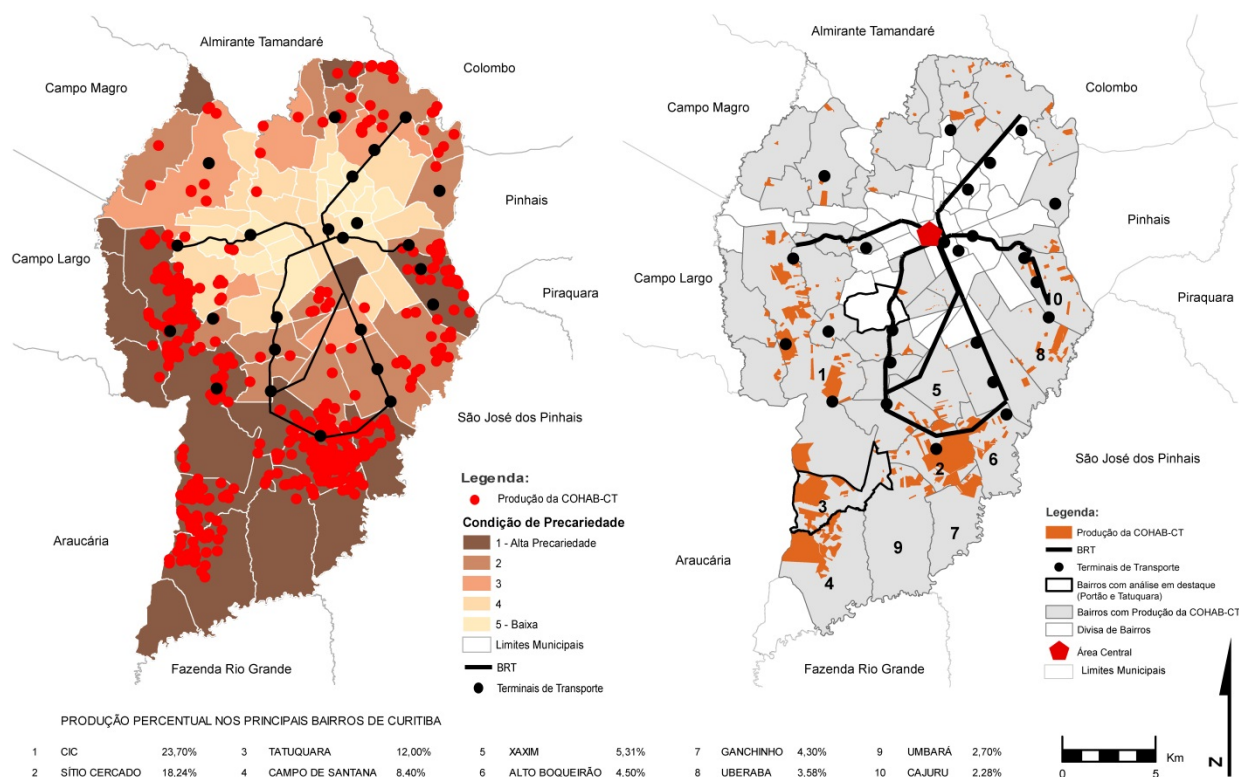


GRÁFICO 16: LOCALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO COHAB-CT 1965-2015 E OS EIXOS PRINCIPAIS DO SISTEMA BRT
(Duda, 2016; Makovski, 2017; URBS, 2016)

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos dados apresentados conclui-se que existe uma incongruência entre a política habitacional e a política de transporte praticada no Município de Curitiba. Tal incongruência revela também as condições de moradia das classes populares em Curitiba, marcada pela segregação residencial e as condições de precariedade dos bairros em que a habitação produzida pelo Estado foi implantada ao longo do tempo. Conforme destaca Correa (1995: 11), a segregação residencial que significa “um meio de controle e de reprodução social para o futuro”, se entende como um obstáculo ao pleno desenvolvimento da sociedade como um todo.

As condições de moradia identificadas se afastam, portanto, do conceito de moradia adequada. Além disso, revelam que a política urbana, efetivada a partir das ações de planejamento urbano executadas em Curitiba, não foi capaz de promover condições de acesso ao direito à cidade para todas as classes sociais. A partir dos dados e informações analisadas se entende que essas condições adequadas ainda não ocorrem e dependem não apenas de soluções técnicas, mas de conquistas sociais e políticas, próprias da construção de uma sociedade justa e democrática. A conformação urbana joga um papel fundamental, tendo em vista que a prática social e a prática espacial se complementam para materializar a qualidade de vida (Panerail, Depaule, Demorgon, 2009).

Verifica-se ainda o predomínio das forças sociais que se utilizam da cidade enquanto mecanismo de acumulação do capital comercializa a terra urbana e seus elementos como meras mercadorias inseridas no

mercado, onde prevalecem as lógicas da oferta e procura, do lucro e mais valia. Esses agentes participam do processo de desenvolvimento urbano, porém acentuando as desigualdades. Esse viés das práticas de mercado requerem a ação equilibradora do Estado. Do contrário a realidade de segregação se acentua desde as diretrizes dos planos municipais, leis de zoneamento e pela distribuição de melhorias que tornam inacessíveis os espaços urbanos adequadamente equipados para as classes de menor renda, com prejuízo ao desenvolvimento individual e do conjunto da população.

As condições de moradia adequada podem encontrar possibilidade de realização adotando o espaço urbano como elemento prioritariamente produzido pelos atores sociais, dentro de um sistema que estrutura as práticas guiadas por um firme direcionamento de políticas públicas para o aprofundamento da democracia e do desenvolvimento, em sentido amplo. O processo globalizante dominado por práticas de interesse do mercado neoliberal não aponta soluções de fácil implementação. No entanto, a elucidação de fatos e processos pode fundamentar ações de produção de um espaço que oportuniza a contribuição e realização de indivíduos e grupos.

BIBLIOGRAFIA:

- AKITA, L. M.M. (2017). Condições urbanísticas e socioambientais do entorno de Terminais de ônibus do Sistema BRT no período de 2014-2016 - Recorte na região sudoeste de Curitiba/PR. 18 f. Relatório Final (Programa de Iniciação Científica) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- ALBUQUERQUE, A. F. de. (2007) A questão habitacional em Curitiba: o enigma da “cidade modelo”. 140 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. (2000) A Cidade do Pensamento Único. Desmanchando Consensos. Petrópolis: Vozes.
- ARRETCHE, M. (1990) Intervenção do Estado e setor privado: o modelo brasileiro de política habitacional. São Paulo. Espaço & Debates, São Paulo, v.10, n.31, 21-36, quadrimestral.
- ARRETCHE, M. (2015) Trazendo o conceito de cidadania de volta: a propósito das desigualdades territoriais. In. ARRETCHE, M. (Org.) Trajetórias das desigualdades. Como o Brasil mudou nos últimos cinquenta anos. (193-222). São Paulo: Editora UNESP; CEM.
- BITTENCOURT, T. A. (2017) Desigualdade socioespacial, planejamento urbano e distribuição de recursos públicos em Curitiba: uma análise a partir da infraestrutura urbana. Curitiba: Monografia (Final de Curso de Graduação em Engenharia Civil), Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Curso de Engenharia Civil.
- BRANCO, J. R. (2016) A influência do sistema BRT no preço dos imóveis em Curitiba: uma análise com modelos de preços hedônicos. Curitiba: Dissertação (mestrado), Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico.
- BRASIL Lei Federal N. 10.257/2001. Regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal. Estatuto da Cidade.
- BRASIL (2004) Cadernos M Cidades Habitação. Política Nacional de Habitação. Brasília: Ministério das Cidades.
- BRASIL (2013) Por uma cultura de direitos humanos. Direito à moradia adequada. Brasília: Coordenação Geral de Educação da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.
- CARÁ, L.F. (2014) Levantamento, classificação e análise de dados e informações para Projeto Ignis Mutat Res. Condições de uso e ocupação do solo no entorno de terminais. Relatório Final (Programa de Iniciação Científica) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- CARVALHO, A. de S. (2014) Vivendo às margens: habitação de interesse social e o processo de segregação socioespacial em Curitiba. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina.
- CLICHEVSKY, N. (1990) *Construcción y administración de la ciudad latino-americana*. Buenos Aires: Grupo Editor Lationamericano.
- CURITIBA. (2006) Boletim Casa Romário Martins. COHAB-CT: 41 anos de planejamento e realizações. Curitiba, v. 30, n.133, Dez.
- CURITIBA (2007) Companhia de Habitação Popular de Curitiba; Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Plano de Regularização Fundiária em Áreas de Preservação Permanente. Curitiba. 1 CD-ROM.
- DUDA, M. E. (2016) Produção da COHAB – CT no 1986 - 2002. 16 f. Relatório Final (Programa de Iniciação Científica) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

DUREAU, F.; LULLE, T.; SOUCHAUD, S.; CONTRERAS, Y. (2015) Movilidades y cambio urbano: Bogotá, Santiago y São Paulo. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. (2012) Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são Regiões mas não são Metropolitanas. In: Revista Paranaense de Desenvolvimento. Curitiba, n. 122, p. 19-38, jan./jun.

FIX, M.; RIBEIRO, G. E.; PRADO, A. D. (2015) Mobilidade urbana e direito à cidade: uma entrevista com Lúcio Gregori sobre transporte coletivo e Tarifa Zero. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais., V.17, N.3, p.175-191, RECIFE, set. / dez.

HARVEY, D. (2012) O direito à cidade. Lutas Sociais, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. Trad. de Jair Pinheiro.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC (2015) Nosso Bairro: Portão. Lucimara Wons, Coord. _ Curitiba: IPPUC.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC (2015) Nosso Bairro: Tatuquara. Lucimara Wons, Coord. _ Curitiba: IPPUC.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO DE CURITIBA - IPPUC. (2004) Plano Diretor 2004: o Planejamento Urbano de Curitiba. Curitiba: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano.

KOWARICK, L. (2000) Escritos Urbanos. 2. ed. São Paulo: Ed. 34.

LIMA, C. de A. (2012) *Ignis Mutat res*: cidade, mobilidade, energia e governança. Projeto de pesquisa (Departamento de Arquitetura e Urbanismo). Registro Sistema BANPESQ Thales 2012001660 – Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

MAKOVSKI, E. (2017) Produção da COHAB – CT no 2003 - 2015. 24 f. Relatório Final (Programa de Iniciação Científica) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

NAHAS, M.I.P. (2002) Indicadores intra-urbanos como instrumentos de gestão da qualidade de vida urbana em grandes cidades: discussão teórico-metodológica. 373p. Tese (Doutorado em Ecologia Urbana). Programa de Pós-Graduação em Ecologia e Recursos Naturais. Universidade Federal de São Carlos, São Carlos – SP.

PANERAI P.; DEPAULE, J.C.; DEMORGON, M. (2009) Analyse urbaine. Marselha: Parenthèses,

PARANÁ (2006) Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC). Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba: propostas de ordenamento e novo arranjo institucional. Curitiba.

PILOTTO, A. S. (2010) Área Metropolitana de Curitiba: um estudo a partir do espaço intra-urbano. 196 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SILVA, M. N. da. (2012) A dinâmica de produção dos espaços informais de moradia e o processo de metropolização de Curitiba. 259 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2012.

SILVA, M. N. da; CZYTAJLO, N. P.; CASARES, M. D. (2016) Políticas habitacionales en las Metropolis de Tucuman, Argentina y Curitiba, Brasil: elementos para un abordaje comparado (2000 - 2010). In: FIRKOWSKI, O. L. C. F.; CASARES, M. D. ; SILVA, M. N. da; CZYTAJLO, N. P.; VOLOCHKO, D. (Org.). Estudos Urbanos Comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América Latina (151-187). 1ed. San Miguel de Tucuman Argentina: Universidad Nacional de Tucuman.

SOUZA, M. L. (2004) Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

SUZUKI, H.; CERVERO, R.; IUCHI, K. (2014) Transformando las ciudades con el transporte público. Integración del transporte público y el uso del suelo para un desarrollo urbano sostenible. Bogotá: Universidad de Los Andes.

TEXEIRA, A. G. (2016) Produção da COHAB – CT no período do Banco Nacional de Habitação. 22 f. Relatório Final (Programa de Iniciação Científica) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

VASCONCELLOS, E.A. (2001) Transporte urbano, espaço e equidade. Análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume.

VILLAÇA, F. (2004) Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK C.; SCHIFFER S. R. (Org). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 169-243.

Fontes Eletrônicas

COMPANHIA DE HABITAÇÃO DE CURITIBA (2016) Produção Histórica. Curitiba: COHAB-CT. Disponível em: <<http://www.cohabct.com.br/conteudo.aspx>>. Acesso: 07/2017.

LIMA, C. de A. (2015) Configuração urbana e o sistema BRT de Curitiba – Brasil. Investigando a qualidade espacial do entorno de terminais: uma metodologia em construção. In: VII SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO, VII, 2015, Barcelona. *Anais eletrônicos...* Barcelona. Disponível em: <<https://upcommons.upc.edu/handle/2117/80278>>. Acesso em: 23/10/2016.

LIMA, C. de A.; GADENS, L. N. (2017). Emergência de centralidades urbanas: espaços produzidos a partir de sistemas de mobilidade no Eixo Estrutural Sul de Curitiba. In: Anais XVII ENANPUR, São Paulo. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%203/ST%203.11/ST%203.11-03.pdf>. Acesso em: 17/02/2018.

IBGE. Censo populacional 2010. Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/resultados_do_censo2010.php>. Acesso em: 18/11/2011.

IBGE (2017). Síntese de Indicadores Sociais 2017 – SIS 2017. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/trabalho/9221-sintese-de-indicadores-sociais.html?t=o-que-e>>. Acesso em 26/02/2018.

ONU. Nova Agenda Urbana (2016). Disponível online: <https://nacoesunidas.org/habitat-iii-paises-adotam-nova-agenda-para-urbanizacao-su>. Acesso: 10/12/2017.

URBS (2016). Evolução RIT. Site oficial. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/26>>. Acesso em: 12/01/2018.

URBS (2018). Urbanização de Curitiba S/A. Site oficial. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/utilidades>>. Acesso em: 12/02/2018.